



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 65]
No. 65]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 26, 2004/वैत्र 6, 1926
NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 26, 2004/CHAITRA 6, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 मार्च, 2004

सं. टीएमपी/76/2003-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान में 'पत्तन सुविधा' की परिभाषा में दो शर्तें शामिल किए जाने का, संलग्न आदेशानुसार, अनुमोदन करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएमपी/76/2003-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2004 के 15वें दिन पारित)

यह प्रकरण स्थानांतरण प्रभारों को विनियमित करने हेतु 'पत्तन सुविधा' की परिभाषा से संबंधित अपने दरमान में संशोधन करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. चूंकि दरमान में निर्धारित पत्तन सुविधा की वर्तमान परिभाषा में, पत्तन के हित में पत्तन द्वारा किए जाने वाले, सभी प्रकार के स्थानांतरण शामिल नहीं हैं, इसलिए सीएचपीटी ने अपने दरमान (एसओआर) के अध्याय - II की अनुसूची 2.3.4 की टिप्पणी 3 (क) के अधीन पत्तन सुविधा की परिभाषा में निम्नलिखित अतिरिक्त उपबंध शामिल करने का प्रस्ताव किया है :-

- "(v) जब कभी एक जलयान दूसरे जलयान को, जिसे ड्राफ्ट और एलओए सीमाओं के कारण अन्य बंदरों में खंडा नहीं किया जा सकता, जगह देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है।
- (vi) जब कभी एक जलयान समीपवर्ती बंदर में वरीयता प्राप्त दूसरे जलयान को जगह देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है और जब तक वह जलयान स्थानांतरित नहीं कर दिया जाता तब तक वह वरीयता प्राप्त जलयान लम्बाई/ड्राफ्ट संबंधी सीमाओं के कारण समीपवर्ती बंदर में खंडा नहीं किया जा सकता।"

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियानुसार, सीएचपीटी का प्रस्ताव संबंधित पत्तन उपयोगकर्ताओं/पत्तन उपयोगकर्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों के लिए मेजा गया था।

3.2. संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिसूचना के रूप में सीएचपीटी को भेजी गई थी। सीएचपीटी ने उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया है।

4. इस प्रकरण की संयुक्त सुनवाई 20 फरवरी, 2004 को चेन्नई में सीएचपीटी परिसर में हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्षों प्रस्तुत किए।

5. इस प्रकरण में हुई परामर्शी प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।

6. इस प्रकरण की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना की समग्रता के संदर्भ से, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

- (i) सीएचपीटी के दरमान में निर्धारित संयुक्त प्राइलेज प्रभार आगमन और प्रस्थान गतिविधियों से संबंधित निर्धारित सेवाओं और पत्तन उपयोगकर्ताओं के अनुरोध पर पनकट-दीवार (ब्रेकवाटर) के अन्दर एक स्थानांतरण प्रचालन के लिए है। जलयानों के अनुरोध पर दूसरे और अनुवर्ती स्थानांतरण के मामले में, निर्धारित दरों पर स्थानांतरण प्रभार प्रभार्य है। परंतु, पत्तन की सुविधा के लिए किसी जलयान के स्थानांतरण पर ऐसा प्रभार प्रभार्य नहीं है। इस परिप्रेक्ष्य में, पत्तन सुविधा की परिभाषा दरमान में निर्धारित है। सीएचपीटी के दरमान में इस शब्द की वर्तमान परिभाषा इस शब्द की बहुत से अन्य पत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित परिभाषा के अनुसार है।
- (ii) पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई स्थानांतरण की दो परिस्थितियाँ निश्चित रूप से पत्तन की प्रचालनात्मक सुविधा के लिए अपेक्षित हलचलें हैं। इसलिए, सीएचपीटी ने पत्तन सुविधा की वर्तमान परिभाषा में विस्तार करने का प्रस्ताव किया है ताकि यदि जलयान इन दो परिस्थितियों के अंतर्गत स्थानांतरित हों तो उन्हें स्थानांतरण प्रभार अदा करने की जरूरत न पड़े। जैसाकि सीएचपीटी ने उल्लेख किया है, प्रस्तावित संशोधन उपयोगकर्ताओं के हित में है और अधिकांश उपयोगकर्ताओं ने इस प्रस्ताव का समर्थन किया है।
- (iii) मद्रास चेम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इण्डस्ट्री ने स्थानांतरण के कारण कार्यरत जलयान के संभावित विलंब के बारे में बात उठाई है। प्रचालनात्मक आवश्यकताओं में जलयान के स्थानांतरण का निर्णय पत्तन के पास है। इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दा, ऐसे स्थानांतरण कार्यान्वयित हो जाने पर, देय प्रभार निर्धारित करना है। यह प्राधिकरण पहले ही कह चुका है कि पत्तन सुविधा के लिए किया गया स्थानांतरण प्रभार्य नहीं है। जलयान को कहां स्थानांतरित किया जाना है यह एक प्रचालनीय मामला है जिस पर पत्तन से बात की जा सकती है। यहां यह ध्यान देने योग्य है कि सीएचपीटी ने आश्वस्त किया है कि वह स्थानांतरित जलयान के होने वाले नुकसान को कम से कम करने का प्रयास करेगा।
- (iv) सीईपीएसए और एचसीसी ने पत्तन सुविधा की परिभाषा को और अधिक सरल बनाने के लिए सुझाव दिए हैं। इससे पत्तन के प्रस्ताव पर आपत्ति प्रकट नहीं होती है, जैसाकि सीएचपीटी ने समझ लिया है जिसके परिणामस्वरूप, यदि इस प्रस्ताव पर सर्वसम्मति से सहमति नहीं होती है तो (सीएचपीटी ने) भड़कते हुए इस प्रस्ताव को वापस लिए जाने की अपनी मंशा व्यक्त की है।

जो भी हो, संदर्भित मुद्दा पत्तन सुविधा के लिए वह स्थानांतरण का है जिसके लिए प्रभार लगाए जाएंगे। ऐसे सभी मामलों में उपयोगकर्ताओं की लिखित सहमति प्राप्त करने में शामिल मुद्दों को उल्लिखित करते हुए सीएचपीटी द्वारा दिए गए कारण न्यायोचित प्रतीत होते हैं। इसके अलावा, इस मुद्दे को पत्तन अथवा

उपयोगकर्ता के विवेकाधिकार पर छोड़ने की बजाए पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण की परिस्थितियों को दरमान में सूचीबद्ध करना अधिक पारदर्शी होगा। किसी भी मामले में, जब जलयान को उसके अनुरोध पर स्थानांतरित किया जाता है तो जलयान के स्वामी/मास्टर/एजेंटों से लिखित माँगपत्र अपेक्षित होता है।

यदि उपयोगकर्ताओं को, पत्तन सुविधा शब्द की प्रस्तावित व्याख्या के बाद भी, ऐसा लगता है कि पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण की कुछ अन्य परिस्थितियाँ पर्याप्त रूप से शामिल नहीं की गई हैं तो वे इस शब्द में और संशोधन करने के लिए पत्तन के पास जा सकते हैं। सीएचपीटी को ऐसे सुझावों पर विचार करने और इस प्राधिकरण के विचार के लिए उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी जाती है। परंतु, उपयोगकर्ताओं के लिए लाभकारी वर्तमान प्रस्ताव को ऐसा कार्य पूरा होने तक प्रतीक्षा करने की आवश्यकता नहीं है।

7. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीएचपीटी के दरमान के अध्याय-II की अनुसूची 2.3.4 - स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची की टिप्पणी 3 (क) के अधीन खंड (v) और (vi) के रूप में निम्नलिखित दो शर्तों को शामिल किए जाने का अनुमोदन करता है :

- "(v) जब कभी एक जलयान दूसरे जलयान को, जिसे ड्राफ्ट और एलओए सीमाओं के कारण अन्य बंदरों में खड़ा नहीं किया जा सकता, जगह देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है।
- (vi) जब कभी एक जलयान समीपवर्ती बंदर में वरीयता प्राप्त दूसरे जलयान को जगह देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है और जब तक वह जलयान स्थानांतरित नहीं कर दिया जाता तब तक वह वरीयता प्राप्त जलयान लम्बाई संबंधी सीमाओं के कारण समीपवर्ती बंदर में खड़ा नहीं किया जा सकता।"

ए. एल. बोगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd March, 2004

No. TAMP/76/2003-CHPT.—In exercise of the powers conferred under Section 49 of Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves insertion of two conditions in the definition of 'port convenience' in the Scale of Rates of the Chennai Port Trust as in the order appended hereto.

SCHEDULE

Case No: TAMP/76/2003-CHPT

The Chennai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 15th day of March 2004)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for an amendment to its Scale of Rates relating to the definition of 'Port Convenience' to regulate shifting charges.

2. Since the existing definition of Port Convenience as prescribed in the Scale of Rates does not cover all types of shifting made by the port in the port's interest, the CHPT has proposed to include the following additional clauses in the definition of Port Convenience under Note 3(a) in Schedule - 2.3.4 of Chapter – II of its Scale of Rates (SOR):

- "(v). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which cannot be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions.
- (vi). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel is shifted, the vessel enjoying priority cannot be berthed at the adjacent berth due to length / draft restrictions."

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the CHPT was forwarded to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

3.2 The comments received from the concerned user organizations were forwarded to the CHPT as feed back information. The CHPT has responded to the comments furnished by the users

4. A joint hearing in this case was held on 20 February 2004 at the CHPT premises in Chennai. At the joint hearing, the CHPT and the concerned users have made their submissions.

5. The proceedings relating to the consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The composite pilotage charges prescribed in the Scale of Rates of CHPT is for the prescribed services in relation to inward and outward movements and one shifting operation at users request inside the breakwater. In case of second and subsequent shifting at the request of vessels, shifting charges at the prescribed rates are leviable. No such charge is, however, leviable for shifting of any vessel for port convenience. In this context, the definition of port convenience is prescribed in the Scale of Rates. The existing definition of this term in the Scale of Rates of CHPT is in line with that prescribed in the Scale of Rates of many other port trusts.
- (ii) The two situations of shifting brought out by the Port are definitely the movements required to be made for the operational convenience of the port. The CHPT has, therefore, proposed to enlarge the existing definition of port convenience so that the vessels if shifted under these two circumstances need not pay shifting charges. As pointed out by CHPT, the proposed amendment is, therefore, user-friendly and most of the users have endorsed the proposal.
- (iii). The Madras Chamber of Commerce and Industry has raised a point about possible delay to working vessel due to shifting. The decision to shift a vessel in operational exigencies rests with the Port. The issue before this Authority is to prescribe the charges payable when such shifting is effected. It has already been held by this Authority that shifting made for port convenience is not chargeable. The issue of where a vessel is to be shifted is an operational matter to be taken up with the Port. It is noteworthy that the CHPT has assured that it will endeavour to minimize the loss to the vessel shifted.
- (iv). The Chennai and Ennore Ports Steamer Agents' Association and Hindustan Chamber of Commerce have made suggestions for further simplification of the definition of port convenience. It does not appear to be an objection to the proposal of the Port as understood by the CHPT which has resulted in its outburst of conveying its intention to withdraw the proposal if it is not unanimously agreed to.

Be that as it may, the issue in reference is shifting for port convenience for which charges will not be levied. The reasons given by CHPT highlighting the issues involved in getting users written consent in all such cases appear to be justified. Further, instead of leaving the issue open to the discretion of the port or users, it will be more transparent if the circumstances of shifting for port's convenience are listed out in the Scale of Rates. In any case; when a vessel is shifted at its request, a written requisition is expected to be made by its owner/master/agents.

If the users feel that even after the proposed elaboration of the term port convenience, it may not adequately cover some other circumstances of shifting which are for the convenience of the port, they may take up with the port for further amendment of the term. The CHPT is advised to consider such suggestions and initiate a suitable proposal for consideration of this Authority. The instant proposal which will benefit the users need not, however, wait for such an exercise to be completed.

7. In the result, and for the reasons stated above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the following two conditions as clause (v) and (vi) under note 3(a) of schedule 2.3.4-Schedule of shifting charges in Chapter II of the Scale of Rates of CHPT:

- "(v). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which cannot be berthed at other berths, due to draft and LOA restrictions.
- (vi). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel is shifted, the vessel enjoying priority cannot be berthed at the adjacent berth due to length restrictions."

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT./III/IV/143/03-Exty.]